RADIOGRAFÍA
Peugeot 306 Cabriolet.

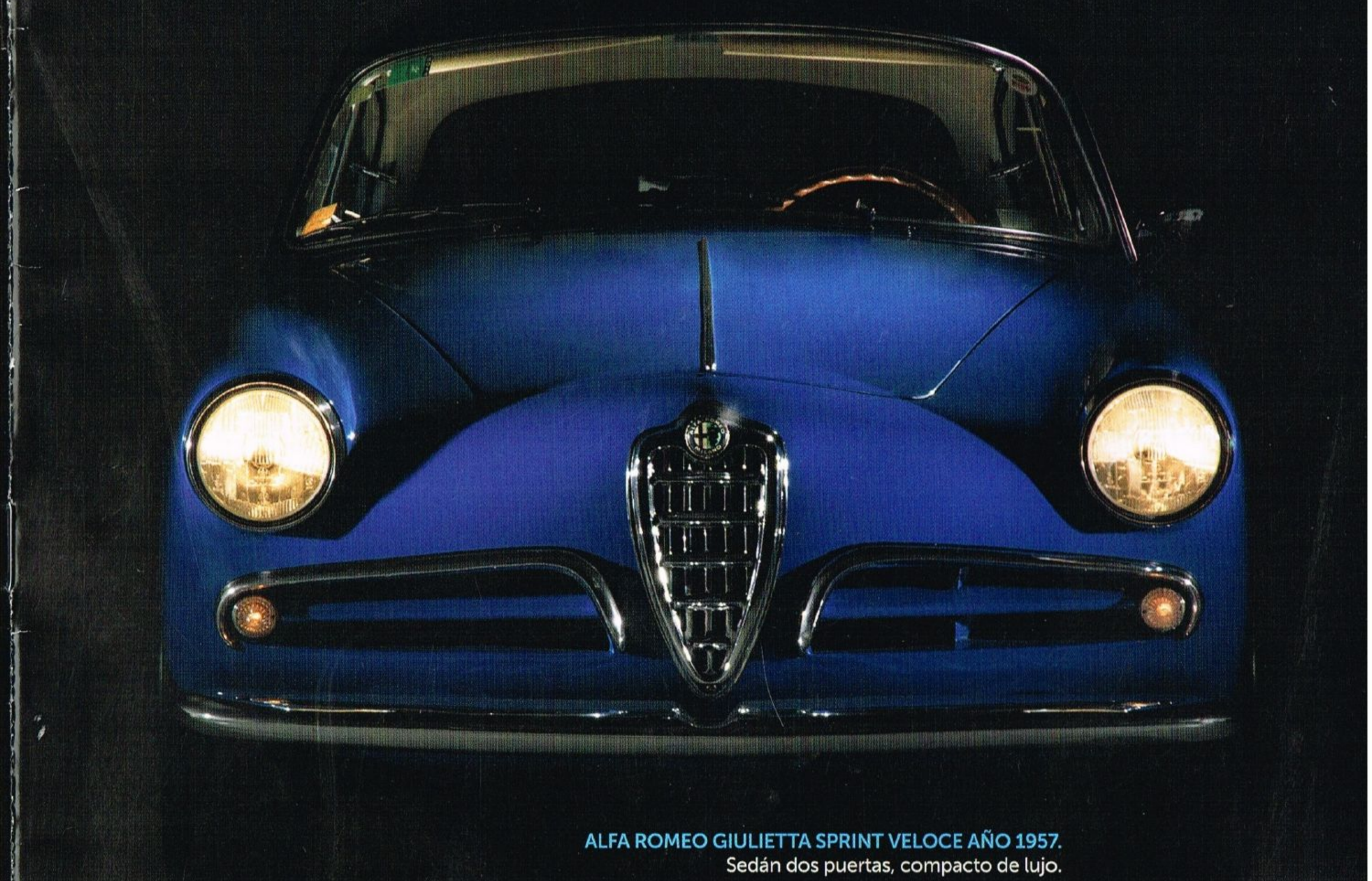
—

DUELO DE CABRIOS
306 vs. Mégane.

—

FÓRMULA 1 DE MANSELL
Williams FW14B Renault.

ALFA ROMEO GIULIETTA
BELLA COMO SU NOMBRE DE MUJER



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE AÑO 1957.
Sedán dos puertas, compacto de lujo.

Clarín

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014

ALFA ROMEO GIULIETTA

SUMARIO 15

516. Radiografía del Alfa Romeo Giulietta

524. Versiones de la Giulietta

526. Personaje: Sergio Pininfarina

528. F1: Williams de Nigel Mansell

530. Radiografía del Peugeot 306 Cabriolet

536. Otros descapotables de Peugeot

538. Duelo de cabrios: 306 vs. Mégane

542. Concept Car: Alfa Romeo 4C Spider

544. Club de fans

546. Publicidad de época

ALFA ROMEO GIULIETTA

La cupé que cambió la historia

Alfa Romeo estaba a punto de ir a la quiebra, porque no podía aumentar su escala de producción. Pero principalmente porque no tenía un producto como la Giulietta, que apareció con dos puertas en 1954 y revirtió el destino de la empresa.

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE 1957.

ALFA ROMEO GIULIETTA

La novia de Italia

A mediados de los años 50, la Giulietta apareció como un auto para un público que valoraba el diseño. De esa experiencia se nutrió el gusto italiano, tan parecido al heredado por nosotros, los argentinos. Siempre recordada como uno de los coches más bellos de la historia, la Giulietta gustó allá tanto como acá.

No hay muchos nombres de autos más bellos que el de Giulietta. Ya por ser femenino, costumbre que impuso Alfa Romeo en sus modelos, se diferencia de los demás. Pero también suena distinto al pronunciarlo, sea en el idioma que fuere, y todos agradecen que en Italia el sustantivo automóvil sea de género femenino, por lo menos en su denominación genérica, porque tiene varios sinónimos; es "macchina", que suena como "máquina" es castellano. Pero ese bello nombre de mujer, que inmediatamente recuerda a la enamorada de Romeo en la tragedia de Shakespeare, es exaltado aún más cuando se observa al coche. Hecho por Pininfarina, el Alfa Romeo Giulietta Spider quizás sea uno de los descapotables más lindos de toda la historia del automóvil, pero la cupé no se quedaba atrás. Así lo percibieron los primeros italianos que pudieron verla en el Salón de Turín de 1954, evento al que la marca llegó con el tiempo justo para presentar un prototipo que luego sería el más grande éxito de ventas de la pequeña empresa automovilística.

Milagro en Turín

Por aquellos años en Alfa Romeo todo era muy artesanal. Su acuerdo con Bertone, el carrocero que también tenía poco desarrollo cuantitativo, salvó a la compañía, eso es cierto. Pero sólo porque el producto que harían juntos sería la Giulietta, un automóvil que tendría varias siluetas pero que nació con cuerpo de cupé.

Al llegar la Segunda Guerra Mundial, Alfa Romeo ya había acumulado un prestigio incomparable en el campo de las carreras de coches. Empezó a ganar con sus primeros autos, aún anteriores a aquellos que salían de la fábrica bajo la supervisión del director Nicola Romeo (de ahí la segunda palabra del nombre; ALFA son las iniciales de Anonima Lombarda Fabbrica Automobili), y todos sabemos que hasta Don Enzo Ferrari empezó corriendo con Alfa. Pero cuando hubo que empezar a vender autos, las escalas hacían que la compañía no fuera sustentable.

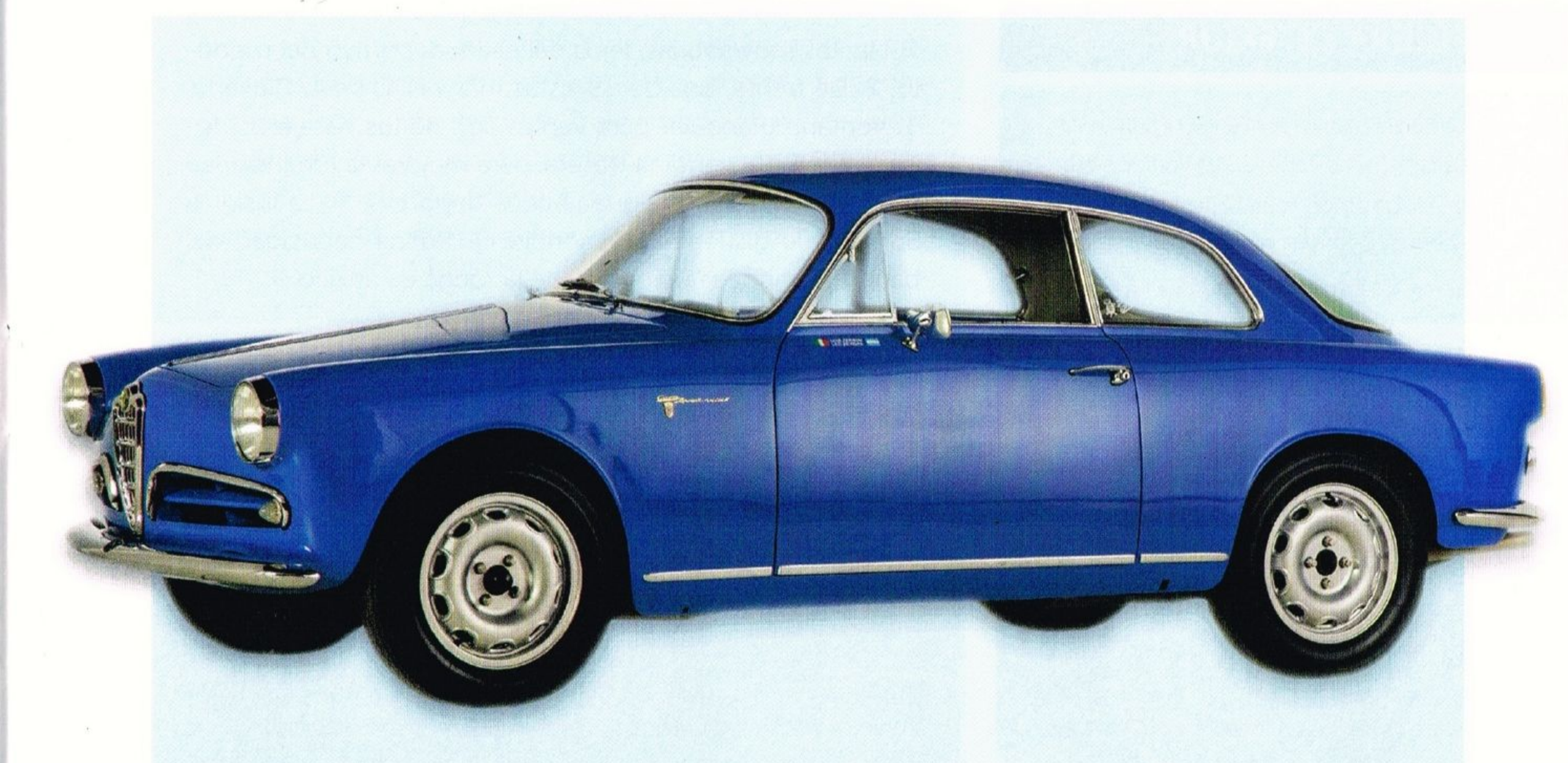
FUE EL COCHE DE MOTOR 1300 **MÁS DESEADO** DE ESOS AÑOS.

La posguerra tampoco fue su mejor momento. Hasta que llegó la Giulietta. Alfa Romeo había hecho todo lo posible para poder sacar el modelo a la calle, incluso juntar voluntades que aportaran capital y entre quienes se sortearían las primeras 200 unidades. Pero llegó la fecha del Salón de Turín y poco más que el auto expuesto es lo que había. Ahí se dio el "inevitable milagro", porque ¡cómo no iba a encantar a todos! Ahora, con los libros de historia ya completos, es fácil decirlo, pero a mediados de los cincuenta todo era incertidumbre. Lo cierto es que los pedidos se multiplicaron tanto que Bertone, en cuyas instalaciones se armaba el auto, debió aumentar su capacidad, que creció ocho veces en un lustro. La Giulietta había enamorado a todos.

Buena performance

En la exposición en cuestión se mostró la Giulietta Coupe, que además de ser fabricada, había sido diseñada por Bertone. Parece que en esa empresa trabajaba un joven de 19 años que, según cuentan, fue quien ideó su luneta. Ese muchacho era nada menos que Giorgetto Giugiaro. La Giulietta Coupé era un 2+2 típico, con poco espacio para los pasajeros traseros porque los de adelante debían disfrutar del coche en solitario. Esa es la mentalidad con la que se hacen los autos deportivos.

La versión de las fotos es la Sprint Veloce, más deportiva que la simple cupé. Es que con 91 caballos en su motor era capaz de llegar hasta los 100 km/h desde detenida en 11,8 segundos, un buen valor para un auto pequeño de motor chico de esos tiempos y que supera a muchos de los registrados por autos de nuestros días. Colaboraba en esto, y a que orille los 190 km/h de velocidad máxima, la construcción en aluminio de muchos de sus elementos –en motor, caja y deferencial–, algo no tan usual por entonces. Con una cupé más liviana (la Alleggarita o Aligerada tenía también puertas, capó y tapa de baúl en aluminio y se vendía casi lista para la competencia) corrió Oscar Cabalén las 1000 Millas italianas, la carrera de velocidad original, no la de regularidad actual que evoca a aquélla. Esta última es a la que algunos argentinos han ido a participar últimamente con sus propios ejemplares de la Giulietta, ésa que encandiló a Cabalén y que enamoró a los argentinos tanto como a los italianos.



DOS SERIES

ESTE EJEMPLAR PERTENECE A LA PRIMERA SERIE, LLAMADA "CONFORTEVOLE", QUE FUE DEL '55 AL '57. EN LA SEGUNDA (1958-62), SE MEJORARON COMPONENTES Y SE HICIERON RETOQUES ESTÉTICOS.

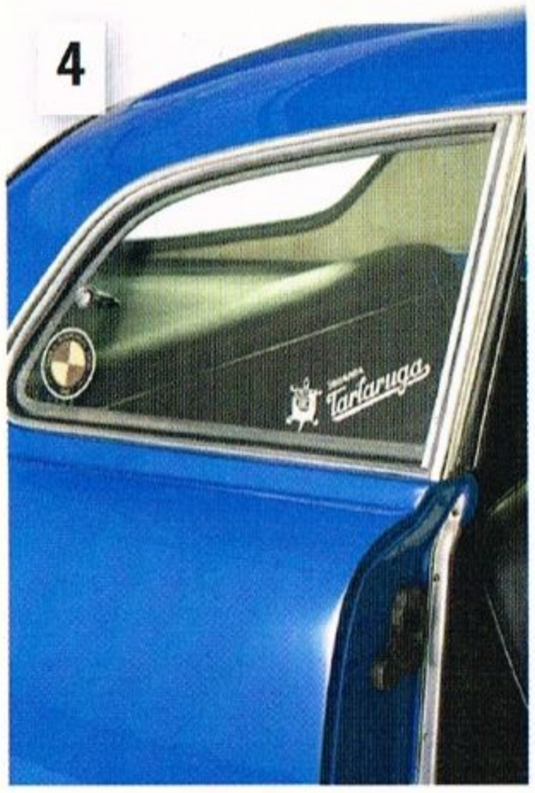
ESPECIFICACIONES

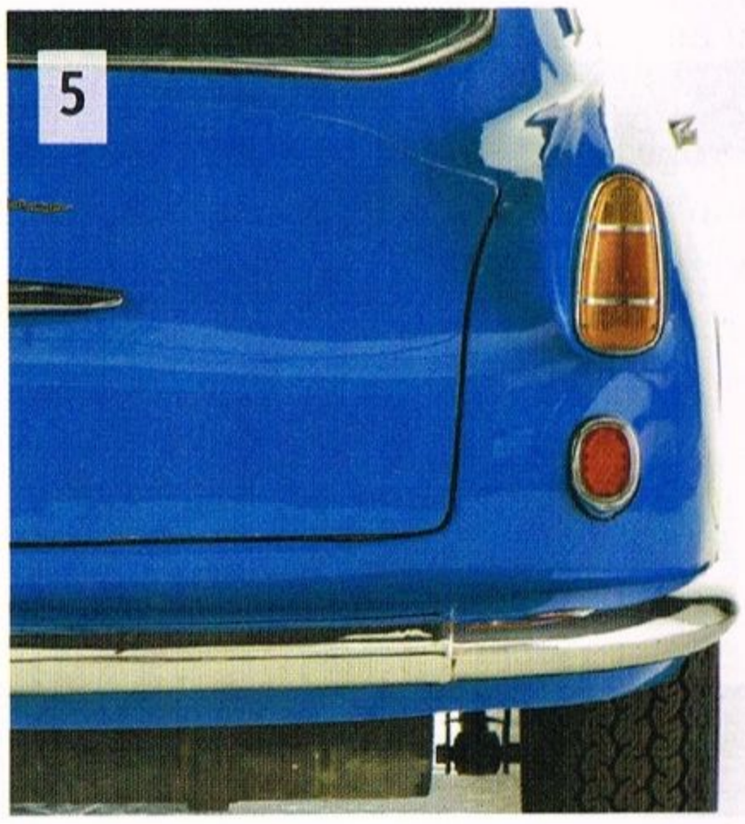
- **Modelo**
  ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE AÑO 1958
- **Años**
  1956-1962
- **Producción**
  3.058 unidades
- **Motor**
  Delantero, cuatro cilindros en línea, nafta, 8 válvulas
- **Cilindrada**
  1.290 cc
- **Potencia**
  91 CV (6.00 r.p.m.)
- **Carburadores**
  2 Weber 40/40
- **Transmisión**
  Manual de cuarta, más sobremarcha
- **Tracción**
  Trasera
- **Frenos**
  De tambor
- **Suspensión**
  Delantera de paralelogramo deformable, con resortes, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora; trasera de eje rígido con ballestas longitudinales, resortes y amortiguadores telescópicos
- **Velocidad máxima**
  190 km/h

FIGURA EXTERIOR

La silueta Coupé fue la primera propuesta de la sociedad Bertone/Alfa Romeo en su intención de lograr un auto popular. Con sus faros tipo "ojos de gato", este ejemplar era de los llamados "Confortevole".

1. Llantas muy sobrias, lejos del estilo deportivo del modelo. **2.** De frente, una de las vistas más bellas de la Giulietta. **3.** Ventana triangular para ventilación de los pasajeros delanteros. **4.** La ventana trasera, para mejorar la luminosidad del interior. **5.** Atrás, sigue la línea deportiva. **6.** La insignia Sprint, que distinguía al modelo. **7.** Buena capacidad del baúl, a pesar de la ubicación de la rueda de auxilio.

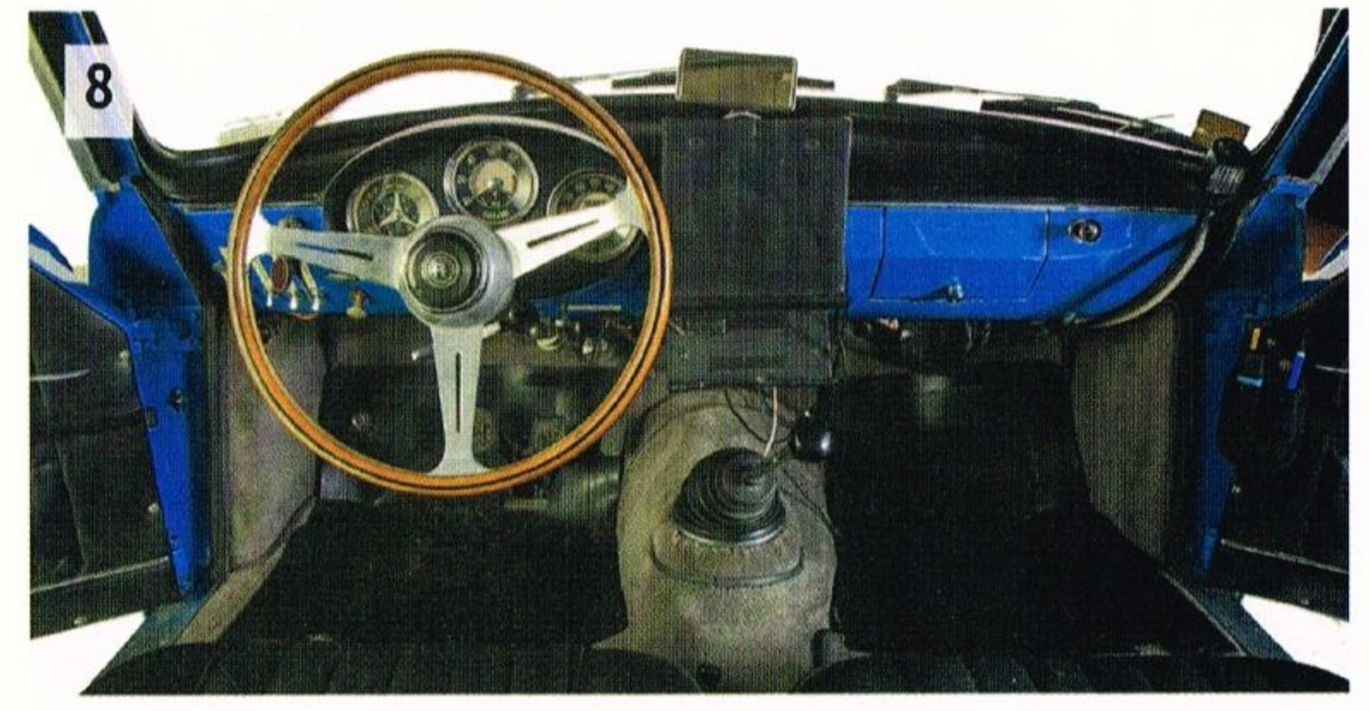


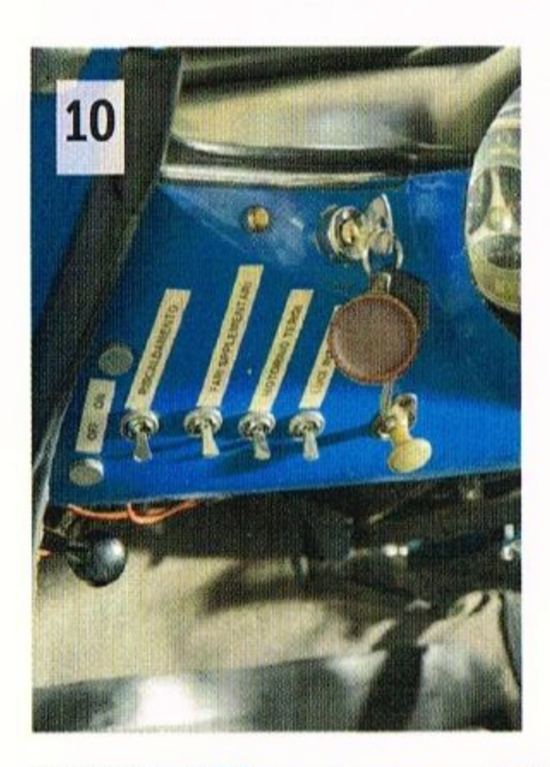


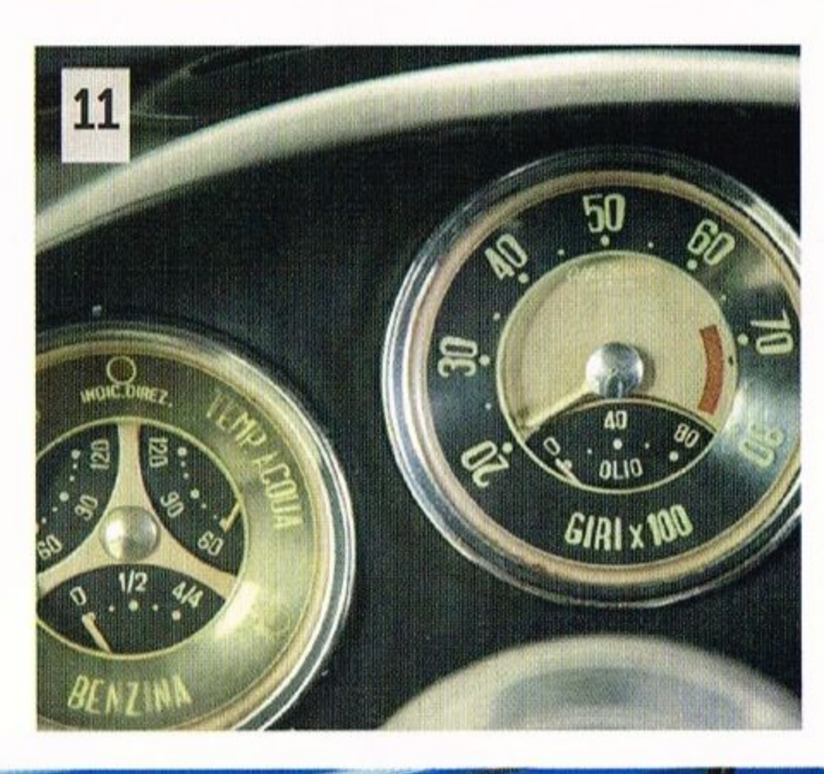
8. Interior austero, como todos los deportivos de la época. **9.** Buena posición de manejo para el conductor y su acompañante. **10.** Comandos a la izquierda del volante, solo al alcance del conductor. **11.** Indicadores con muchas información, como la temperatura de aceite, algo propio de los autos sport. **12.** La amplia apertura de la puerta permitía un cómodo acceso a las plazas delanteras y traseras.

EL HABITÁCULO

El Sprint Veloce era una versión orientada a las prestaciones deportivas. Prueba de ello, es que su cuentavueltas marca recién a partir las 2.000 r.p.m. Un mensaje al conductor de que, a régimen más bajo, el auto se "aburría".







BAJO EL CAPÓ

El cuatro cilindros en línea estaba construido de aleación liviana. Era un Twin Cam con doble árbol de levas a la cabeza inusual para su época. Por sus propulsores, los seguidores de la marca dicen que los Alfa Romeo tienen "Cuore Sportivo" (corazón deportivo).

El verdadero espíritu italiano

En sus 104 años de historia, Alfa Romeo ha pasado por etapas muy buenas y otras no tanto, pero sí podemos asegurar que mirando hacia atrás ha dejado una huella que combina éxitos deportivos con bellos modelos de serie.
En la década del 50, cuando la compañía resurgía de las secuelas provocadas por la guerra, llegó su momento de gloria; primero de la mano de los campeonatos mundiales de Fórmula Uno –uno de ellos logrado por Fangio- , y después con la aparición del legendario Giulietta Sprint y su versión Spider, dos modelos muy recordados; uno por tratarse de la "cupé de la época", y el otro por lograr ser un éxito en los Estados Unidos.
La Giulietta tuvo muchas variantes (cupés, convertibles, sedanes y hasta rurales); algunas más exitosas que otras. A 60 años de su lanzamiento hay algo que no se puede discutir: su legado de de estilo y deportividad.

GIULIETTA SPRINT

Creada en Turín, en los estudios del carrocero Bertone, esta emblemática cupé fue lanzada en 1954, siendo el primer exponente de este legendario modelo.Un año más tarde se presentó la variante sedán. Fue el primero de la marca en llevar un motor de menos de 1.300 cm3 fabricado con piezas de aluminio. Además, se caracterizó por su corta distancia entre ejes, un diseño elegante y su configuración de asientos 2+2 , con capacidad para cuatro pasajeros. En 1958 se le introdujo una caja sincronizada tipo Porsche y recibió leves cambios estéticos. Su producción fue suspendida en 1962, pero fue tanta su demanda que volvió a fabricarse, por un año más, a partir de 1964.

- **Años** 1954-1965
- **Motor** 1.290 cc de 79 HP
- **Caja** Manual, 4 marchas
- **Velocidad máxima** 165 km/h

GIULIETTA SPRINT SPECIALE

- **Años** 1957-1962
- **Motor** 1.290 cc de 97 HP
- **Caja** Manual, 5 marchas
- **Velocidad máxima** 183 km/h

GIULIETTA SPRINT SPECIALE

Fue el resultado de un desarrollo aerodinámico de avanzada realizado por Alfa Romeo, en colaboración con Bertone. Se caracterizaba por sus líneas curvas y por un parabrisas bien lanzado que permitía atravesar el viento como una flecha. Era un vehículo muy liviano y de gran agilidad. Se produjeron 1.252 unidades. En 1963 fue reemplazada por la Giulia Speciale, que llevaba un motor 1.600 pero que estéticamente era similar.

GIULIA SPRINT SPECIALE

GIULIETTA SZ

- **Años** 1960-1962
- **Motor** 1.290 cc de 97 HP
- **Caja** Manual, 5 marchas
- **Velocidad máxima** 189-200 km/h

Esta cupé biplaza fue diseñada por el carrocero Zagato para darle al público la chance de competir en las carreras de Gran Turismo. La Giulietta SZ se basaba en el chasis de la Sprint Speciale y poseía una estructura tan liviana que no superaba los 854 kilos. De silueta redondeada, sobre todo en la cola (la apodaban "huevo"), este modelo tuvo su primera serie en 1960, mientras que en 1961 se lanzó la segunda, con la cola un poco más recortada. En total se fabricaron 217 ejemplares.

GIULIETTA SZ 1º SERIE

GIULIETTA SZ 2º SERIE

GIULIETTA SPIDER / SPIDER VELOCE

- **Años** 1955-1961
- **Motor** 1.290 cc de 65 HP / 80 HP
- **Caja** Manual, 4 marchas
- **Velocidad máxima** 155/170 km/h

Fue diseñada por Pinifarina y presentada en 1955, en un momento en el que la marca estaba abocada a la creación de otros modelos. Sin embargo, este convertible de estilo distinguido fue todo un éxito, sobre todo en los Estados Unidos. Si hablamos de los datos de performance debemos decir que eran un poco más bajos que los de la Giulietta Sprint (su versión cupé), pero la marca encontró la solución en 1956, cuando introdujo la versión Spider Veloce. Ambos modelos tuvieron un pequeño rediseño en 1959 (Segunda Serie).

GIULIETTA

- **Años** 2011-actualidad
- **Motor** 1.368 cc de 170 HP
- **Caja** Manual, 6 marchas
- **Velocidad máxima** 218 km/h

Presentada en el Salón de Ginebra 2010, esta remake de su famoso modelo que cautivó en la década del 50 llegó a la Argentina en 2011 para reemplazar al Alfa Romeo 147, aunque con mucho más espacio, diseño, calidad y tecnología. Su carrocería tiene cinco puertas y su estilo deportivo rinde tributo al ADN del modelo. Para lograr una conducción inmejorable, cuenta con el sistema DNA, que ajusta distintas variables (dirección, respuesta del motor, frenos y controles de estabilidad y tracción) según el modo de manejo: Normal, Confort/All Weather y Dynamic. Se ofrece con dos motores: 1.4 de 170 CV y 1.8 de 235 CV.

PININFARINA

El talento se lleva en la sangre

Desde 1930 el sello de esta compañía de carroceros marcó la tendencia del diseño y el estilo de los autos a nivel mundial. Desde Battista, pasando por Sergio y ahora con Airam, todos los "Pinin" honran el apellido Farina. Una historia para recorrer trazo por trazo.

El talento se hereda. Discutible, sin dudas. Irreal en un millón de casos. Real en algunos pocos. Por ejemplo, en el caso de la familia Farina. Mencionada así, a secas, Farina no suena a mucho en la industria automotriz. Si a ese sello se le agrega un nombre, Battista, por ejemplo, tampoco completa el gran cartel. Todo se amalgama cuando se aplica el seudónimo, que a partir del éxito y la fama se convirtió en parte de la firma. Pinin Farina. Ahora sí, la referencia es automática: uno de los más grandes diseñadores de autos de la historia. Desde aquel 22 de mayo de 1930, cuando en Turín se fundó la Società Anonima Carrozzeria Pinin Farina, la curva siempre fue ascendente, éxito tras éxito. En aquellos tiempos, las fábricas de automóviles no usaban importantes líneas de producción y gran parte del trabajo era manual. Sobre todo en los deportivos, a los que las firmas le dedicaban sólo la parte motriz y del chasis, dejando en las exquisitas manos de los carroceros el resto de la estética. "Pinin" fue un término con el cual llamaban a Battista Farina por ser el menor de la familia y que, en los años 60, pasó a ser parte oficial del apellido, quedando definitivamente en "Pininfarina" como lo conocemos hoy. Con un equipo estable de 150 personas, la compañía nació para jugar de lleno en las grandes ligas. Y ya en 1931, en el reconocido Concorso d' Eleganza Villa d'Este, mostró su primera criatura: el Lancia Dilambda.

Más allá del peso específico de Battista, como fundador y verdadero mentor de este imperio, la figura más relevante de la historia de la empresa fue, sin dudas, su hijo Sergio, quien desde 1937, cuando apenas tenía 11 años, empezó a trabajar en el taller. Y que fue contemporáneo a la creación de modelos que, con el tiempo, serían emblemáticos: Fiat Ardita 527 (1935), Alfa Romeo 6C 2300 GT (1935), Alfa Romeo Pescara (1936), Fiat 6C 1500 (1936) y Lancia Aprilia (1936-1937). Ese tiempo ganado por Sergio sería determinante a partir del fallecimiento de Battista, en 1966, ya que la compañía quedaría definitivamente en sus manos, incluso el seudónimo (marca registrada) de su padre. Uno de sus primeros pasos dejaría una profunda huella cuando en 1966 se comenzó a producir el Alfa Romeo Spider, una belleza que se fabricó hasta el año 1993 en cuatro generaciones diferentes.

← **BATTISTA PININFARINA (A LA IZQUIERDA).**

De todos modos, nobleza obliga, el gran éxito llegó con la fusión con Ferrari, aunque también puso su trazo en marcas como Maserati, Fiat, Lancia, Peugeot y General Motors, además de Alfa, claro está.
Sergio Pininfarina falleció en 2012, cuando ya había dejado la posta de la firma en otro heredero de sangre, su hijo Airam, para dedicarse a la política italiana. Hasta ahora, en casi 85 años de historia, de los estudios de Pininfarina salieron más de 1.500 modelos de producción y cerca de 200 prototipos. Para atrás, un portfolio de colección: Alfa Romeo Spider Duetto, Ferrari 365 Daytona, Ferrari Testarossa, Maserati Quattroporte V, Peugeot 406 Coupé, Ferrari F40, Ferrari Enzo, Alfa Romeo 8C 2900B, Ferrari 288 GTO, FIAT 124 Spider, Lancia Beta Montecarlo, Ferrari P4/5, Dino, Ferrari F12berlinetta, entre tantos otros. El abanico de marcas para las que diseñó esta firma italiana se abre hasta abarcar a Cadillac, Jaguar, Rolls-Royce, Audi. Incluso para las asiáticas Daewoo, Honda y Mitsubishi.

SERGIO Y BATTISTA PININFARINA.

LANCIA DILAMBDA 227 1.+2. SERIE 1928-1933. PRIMER MODELO DISEÑADO POR PININFARINA.

CREACIONES QUE NOS TOCAN EL CORAZÓN

Los diseños de Pininfarina también marcaron la emoción de los argentinos. Por ejemplo,pusieron su sello en el diseño final del Torino, basado en la plataforma del Rambler 440H de 1964, con algunos retoques que llevó el modelo final. Pero además, influyeron en varios de Peugeot ligados al sentimiento criollo: desde el 403 y hasta el 406 Cupé, pasando por 404, 504, 205 y 306.

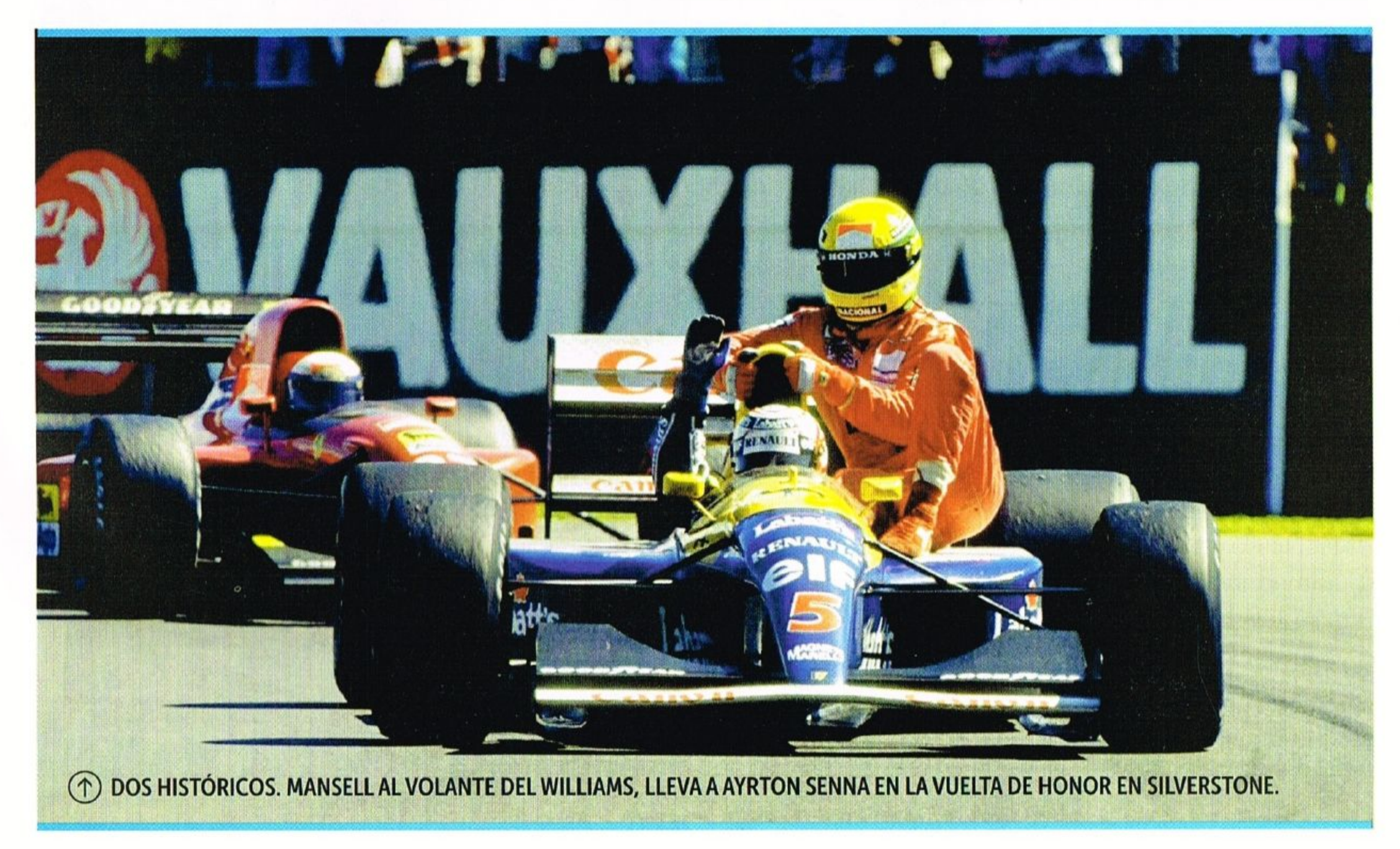
PRIMERO ALFA, DESPUÉS ROMEO

El nacimiento de Alfa Romeo tiene un lugar y una fecha: Milán, 24 de junio de 1910. En aquel año, algunos empresarios y hombres de negocios pasaron a tener el mando de la actividad de la Societa Italiana Automobili Darracq, filial de la casa francesa con talleres en Portello, en la periferia de Milán, y fundaron la Anónima Lombarda Fabbrica Automobili (ALFA). La iniciativa se adaptó al eufórico clima económico y social de la época, cuando nacieron las materias primas plásticas, y las competidoras Fiat y Lancia tenían once y tres años, respectivamente. El reto de la nueva empresa fue exitoso desde el principio: el 24 HP. El primer automóvil se hizo querer por su mecánica, por sus presentaciones y por el placer de conducción, características que con el tiempo pasaron a ser sinónimo de la marca. El estallido de la gran guerra y los limitados recursos financieros complicaron la situación de la empresa, que el 2 de diciembre de 1915 pasó a estar bajo el control del ingeniero y empresario napolitano Nicola Romeo. La fábrica de Portello, donde trabajaban 2500 personas, se amplió para adaptarse a las exigencias militares y fabricar motocompresores, municiones, motores para aviones y, a partir de 1917, también medios ferroviarios. Con la llegada de la paz, se impuso una nueva reconversión. En 1920 nació el Torpedo 20 30 HP, el primer automóvil con la nueva razón social: Alfa Romeo. La marca se metió bajo el paraguas de la gigante Fiat en noviembre de 1986.

El año que nadie pudo con Williams

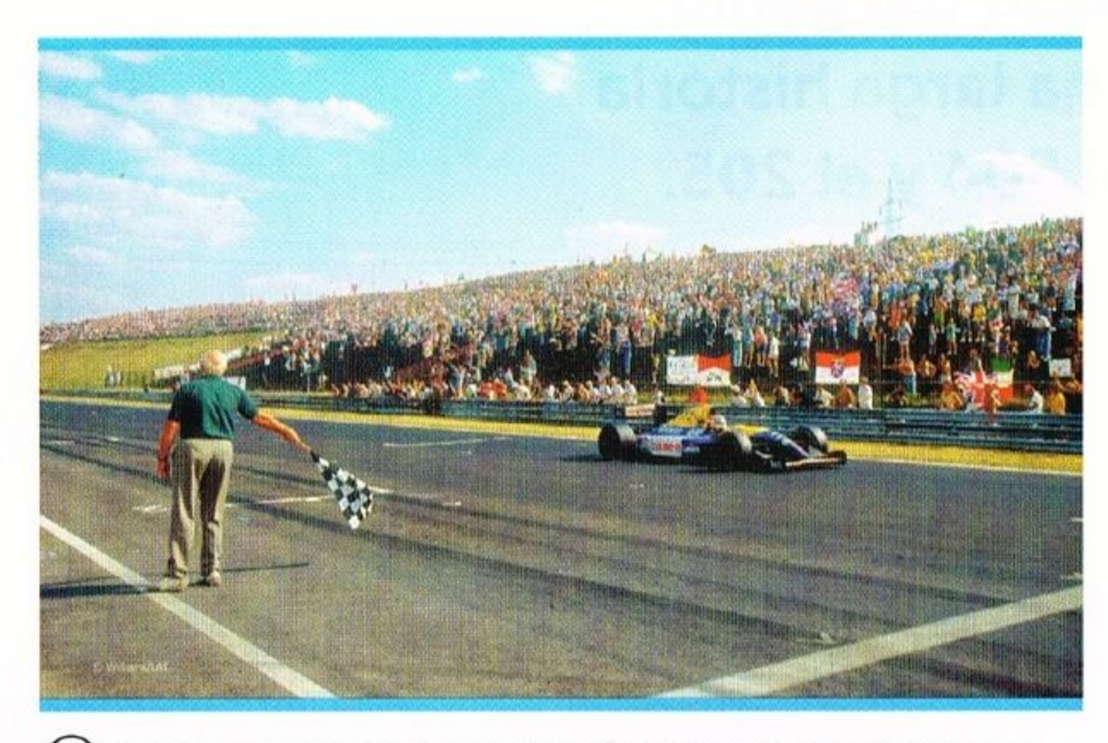
Sobre el final de su carrera, Nigel Mansell se encontró con una joya, el Williams FW14B diseñado por el exitoso Adrian Newey. Fue un monoplaza con tecnología de última generación que en 1992 les dio al piloto y al equipo sendos títulos del mundo.

Nada pasa de casualidad, y menos en un ámbito en el que la proyección y el desarrollo hacen la diferencia. Se invierten dinerales en el mundo de la Fórmula 1, no es nuevo ese detalle. Y Williams es uno de los grandes, por eso esta historia lo tiene como protagonista. Nombres de peso en el libro grande de la historia de la máxima categoría. Frank Williams, Nigel Mansell, Patrick Head y Adrian Newey. Los primeros pasos de este capítulo se registraron en 1985, cuando Lotus comenzó a trabajar en la suspensión controlada electrónicamente para sus monopostos. La capacidad limitada de esta marca le impidió llegar al techo de las prestaciones. Algo que sí pudo conseguir sir Frank Williams, con Head como director de equipo y Newey al frente del diseño. Unos cinco años de desarrollos concluyeron con el fantástico FW14B de 1992. El FW14 de 1991 ya demostraba los argumentos de la suspensión activa en pista y sólo el genial Ayrton Senna, con su McLaren Honda, pudo derrotar al Williams. Pero en 1992 no hubo nada ni nadie que pudiese parar al FW14B. A bordo, Mansell, un verdadero personaje que pudo llegar a su coronación mundial a los 39 años con una máquina de colección. El motor Renault RS4 que lo impulsó estrenó en esa temporada las válvulas neumáticas, que hicieron parte de la diferencia. La transmisión semiautomática y las suspensiones, activas, controladas por un dispositivo electrónico, aportaban en bajar décima tras décima. De yapa, un chasis casi perfecto y un control de tracción no le hizo perder ni una milésima en derrapes en la salida de cada curva. Nigel y su FW14B hicieron de ese 1992 una temporada muy especial, como a veces pasa en la categoría cuando un equipo se adelanta en detalles técnicos y el reglamento lo ampara. El récord de esa máquina que llevaba el número 5 aún impacta. La dupla Mansell-Williams ganó 9 carreras, 14 clasificaciones y obtuvo 8 vueltas rápidas. Con ese enorme potencial, a nadie sorprendió que de Mansell a Riccardo



DOS HISTÓRICOS. MANSELL AL VOLANTE DEL WILLIAMS, LLEVA A AYRTON SENNA EN LA VUELTA DE HONOR EN SILVERSTONE.

Patrese hubiese 52 puntos de diferencia al final del torneo. Era común ver pasar a Mansell y recién a casi un minuto el segundo en la carrera, o que las tandas clasificatorias se definieran con dos segundos a favor del británico. De todo lo que pasó durante aquella temporada, será difícil de olvidar esa remontada de Mansell en el Gran Premio de Mónaco, cuando Mansell se paseaba en la punta del pelotón pero problemas en una entrada al box hicieron perder la punta, que quedaría en manos de Senna, incluso hasta la bandera a cuadros. Pero con un Mansell que terminó en los escapes del brasileño, luego de una remontada espectacular.



EN EL GRAN PREMIO DE HUNGRÍA, MANSELL FUE SEGUNDO Y SE CONSAGRÓ CAMPEÓN, CON SEIS CARRERAS POR DELANTE.

EL WILLIAMS DE MANSELL GANÓ 9 CARRERAS, ENTRE ELLAS LAS CINCO PRIMERAS DEL CALENDARIO.

WILLIAMS FW14B

Año de construcción	1992
Diseñador	Adrian Newey
Tipo de carrocería	Monoposto de Grand Prix
Tipo de chasis	Monocasco de fibra de carbono
Entre ejes	2921 mm
Trocha delantera	1803 mm
Trocha trasera	1676 mm
Peso	505 kg
Capacidad del tanque	230 litros
Motor	Renault 10 cilindros en V
Cilindrada	3.493 cc
Potencia	750 CV
Transmisión	Semiautomática, 6 marchas
Velocidad máxima	345-355 km/h

MANSELL Y EL WILLIAMS FW14B

1992	Gran Premio de Sudáfrica (1º) Gran Premio de México (1º) Gran Premio de Brasil (1º) Gran Premio de España (1º) Gran Premio de San Marino (1º) Gran Premio de Mónaco (2º) Gran Premio de Canadá (abandono) Gran Premio de Francia (1º) Gran Premio de Inglaterra (1º) Gran Premio de Alemania (1º) Gran Premio de Hungría (2º) Gran Premio de Bélgica (2º) Gran Premio de Italia (abandono) Gran Premio de Portugal (1º) Gran Premio de Japón (abandono) Gran Premio de Australia (abandono)

La fiesta del título de 1992 se empañó cuando comenzaron las tratativas para alargar el contrato de Mansell para la temporada siguiente. Ofendido por el trato del Viejo Frank, quien le ofrecía la mitad de dinero que en ese 1992 triunfal y lo amenazaba con traer "gratis" a Senna, Mansell se fue a correr al IndyCar norteamericano, categoría en la que conseguiría un nuevo título. Volvería al equipo en 1994, pero con malísimos resultados, y se retiraría de la categoría en 1995 al volante de un McLaren-Mercedes.

PEUGEOT 306

Un cabrio con diseño y tradición

La versión descapotable del 306 nació del genio creativo de Pininfarina, y sumó a una larga historia de deportivos de la marca, como el 504 y el 205.

Los autos que enamoraron a los argentinos –los que integran esta colección– han sido en su mayoría modelos de gran penetración en la clase media, todos ellos con buenos niveles de venta y éxito comercial, aun en los casos de modelos más exclusivos, como Audi, Mercedes-Benz o BMW. Sin embargo, hay modelos que enamoraron a los argentinos a pesar de ser piezas casi únicas. Son aquellos pocos que se ganaron la admiración de cada uno que los vio circular por las calles argentinas, por contar con algún detalle que lo distingue de los demás. El Peugeot 306 Cabrio es un ejemplo de eso: un bellísimo convertible que a finales de los años 90 se convirtió en una pieza codiciada, gracias al diseño original de Pininfarina, uno de los estudios de diseño más importantes de la historia de la industria automotriz.

EL 306 CABRIO LLEGÓ IMPORTADO **DESDE FRANCIA.**

Además de tener una gran historia como diseñador (varios de los modelos más bellos de Ferrari, Alfa Romeo y Lancia son creaciones suyas), el trabajo de Pininfarina se vio de alguna manera simplificado ya que Peugeot tiene una larga tradición con los cabrio. Incluso el propio Pininfarina fue el encargado de diseñar varios cabrio de Peugeot, como el 504 y el 205, además de la maravillosa 406 Coupé. O sea que la unión de la marca con el diseñador no podría haber sido mejor y tenía destino de clásico. Los atributos de Peugeot vinculados con la elegancia y la sofisticación se vieron absolutamente honrados en el diseño final de Pininfarina sobre este 306.

Si bien son considerados como vehículos deportivos, el sello distintivo de los cabrio es que están pensados como vehículos de paseo, que se disfrutan a cielo abierto pero con un estilo de manejo equilibrado, sin buscar aceleraciones bruscas o las clásicas sensaciones de un deportivo "más picante". El comportamiento dinámico de este 306 apuntaba a eso. Con un motor de 2 litros y 133 HP, y un conjunto de suspensiones mullidas, que garantizaban confort y buena performance a velocidad media y alta, la experiencia de manejar un 306 cabrio era muy satisfactoria. La velocidad máxima casi alcanzaba los 200 kilómetros por hora, pero era en el ritmo de los 120 y 130 km/h cuando más se disfrutaba de su conducción. Y también, por el bajo régimen del motor, se obtenían muy buenas cifras de consumo de combustible. A bordo de un 306 con la capota desplegada, el nivel de insonorización que provocaba el efecto viento era muy bueno. Y según reportan los usuarios, el material de la capota tiene muy buena durabilidad. Insonorización, mantenimiento, confort de manejo. Como se ve, en los cabriolet hay detalles especiales, que no siempre se tienen en cuenta en otros vehículos.

En el interior, los tapizados de cuero en tonos diferentes al de las versiones de cuatro y cinco puertas también marcaban la diferencia. Proviene de un modelo con capacidad para cuatro pasajeros, pero esta versión cabrio estaba concebida para dos pasajeros. Si bien cuenta con espacio en las plazas traseras, no se podría hacer un viaje largo con comodidad. De todas maneras, circular en un 306 era una gran experiencia. Y eso despertaba la admiración de todo aquel que veía pasar un 306 Cabrio.

UNA GAMA COMPLETA

LA PRUEBA DE QUE EL 306 FUE UN MODELO EXITOSO ES QUE DEL ORIGINAL NACIERON OTROS MODELOS PARA CASI TODOS LOS SEGMENTOS: ADEMÁS DEL CABRIO, HUBO SEDANES DE 4 Y 5 PUERTAS (TRICUERPO Y BICUERPO) Y EL FAMILIAR STATION WAGON.

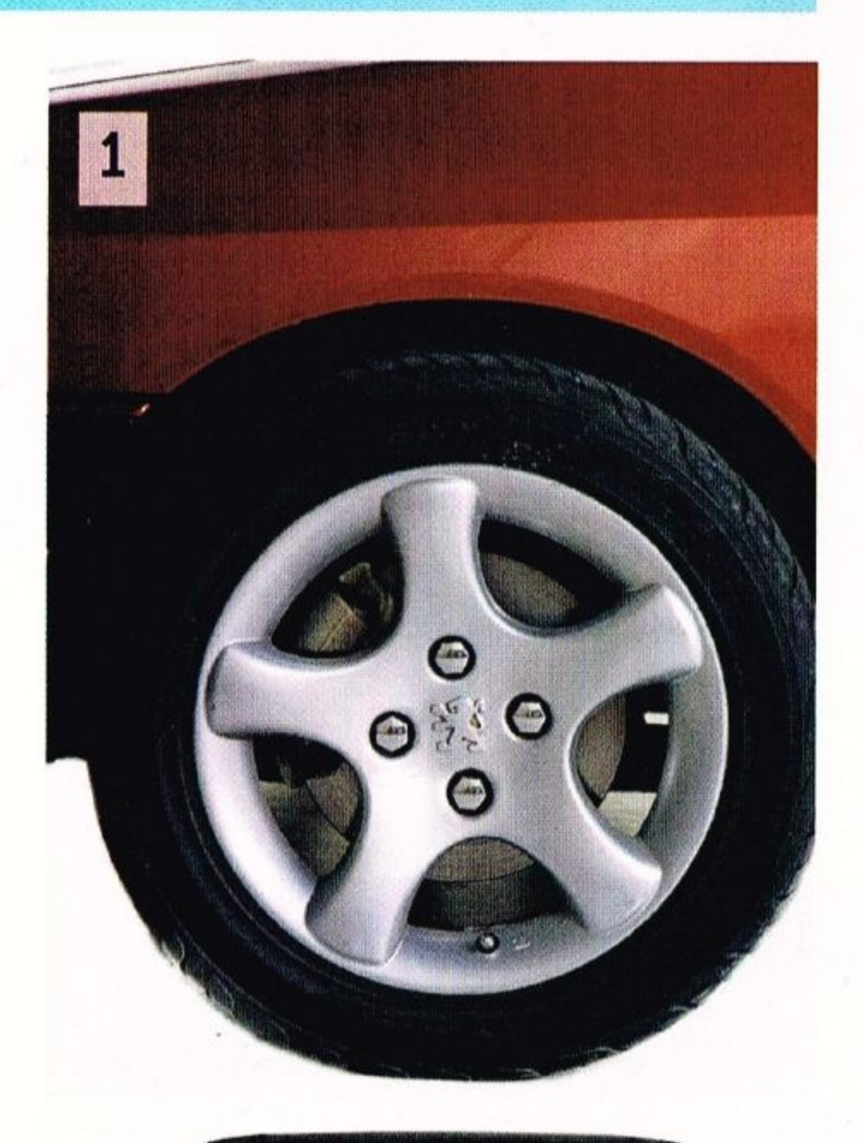
ESPECIFICACIONES

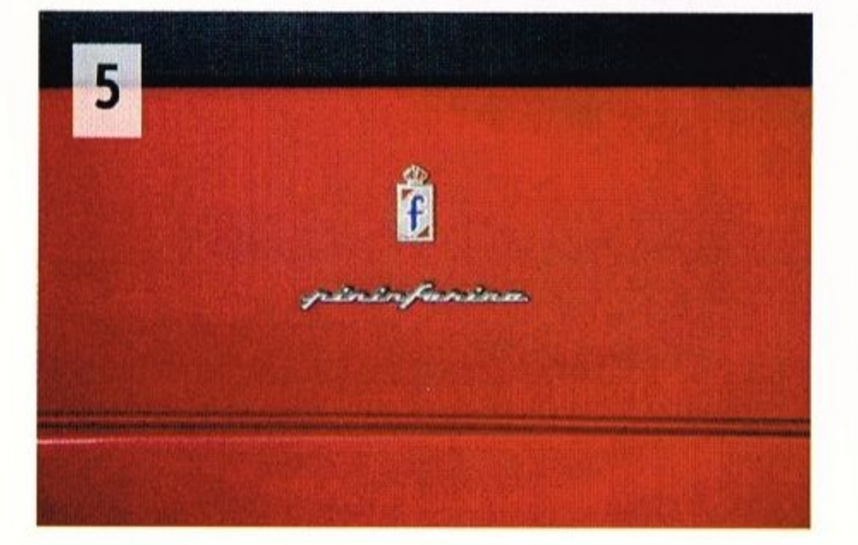
- **Modelo**
  PEUGEOT 306 CABRIO 1998
- **Motor**
  naftero de cuatro cilindros, con cuatro válvulas por cilindro
- **Alimentación**
  inyección indirecta
- **Cilindrada**
  1.998 cc (86 x 86 mm.)
- **Potencia**
  133 HP a 5.500 r.p.m.
- **Relación de compresión**
  10,4 a 1
- **Tracción**
  Delantera
- **Transmisión**
  Manual, de 5 marchas
- **Peso**
  1.345 kilos
- **Velocidad máxima**
  196 km/h
- **Suspensión delantera**
  Tipo Mac Pherson, con resortes helicoidales y barra estabilizadora
- **Suspensión trasera**
  Resortes helicoidales con barra de torsión
- **Frenos delanteros**
  Discos ventilados
- **Frenos traseros**
  Discos sólidos

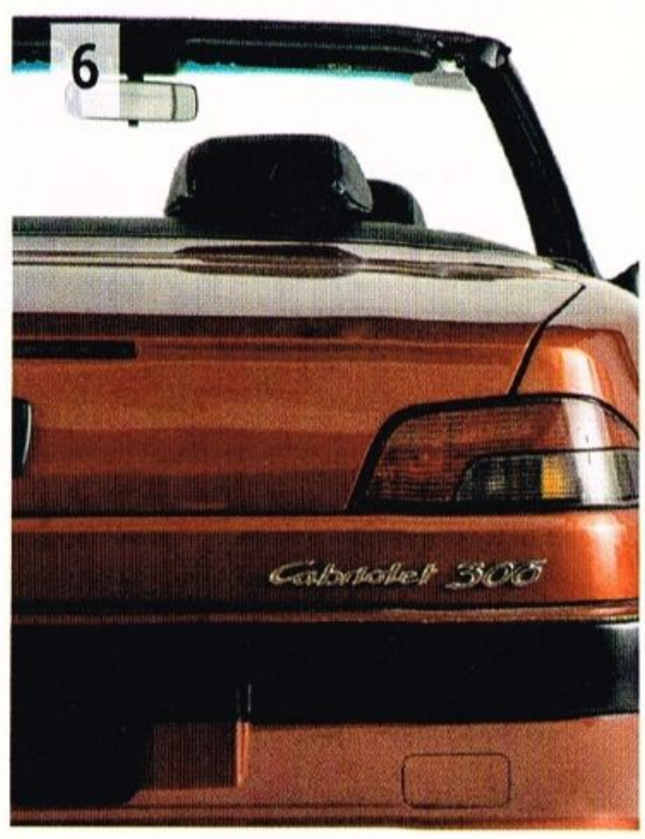
FIGURA EXTERIOR

Como ya fue destacado, el diseño de Pininfarina es uno de los mejores atributos de este modelo, pero también la imagen de marca de Peugeot, sinónimo de elegancia y estilo, contribuye al resultado final.

1. Llantas de diseño clásico, con 5 rayos y aleación de aluminio. **2.** Frontal similar al de la versión sedán. **3.** El perfil se vuelve más deportivo con la capota desplegada. **4.** La capota se guarda en el baúl con solo apretar un botón de la consola central. **5.** El sello de Pininfarina, sobre uno de los laterales. **6.** Cabriolet 306, la insignia en la parte trasera. **7.** El pequeño vidrio funciona como deflector para los pasajeros traseros.



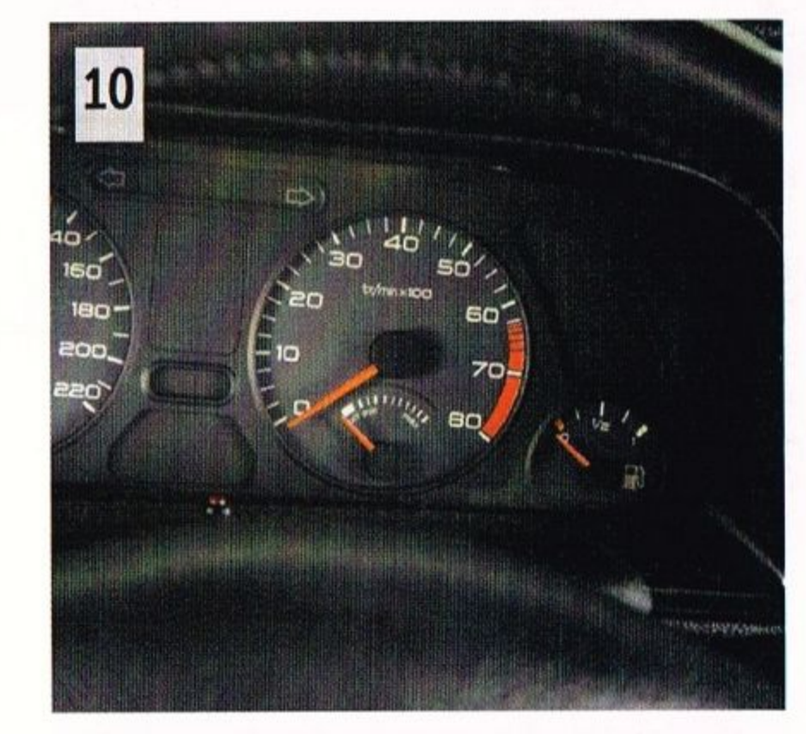


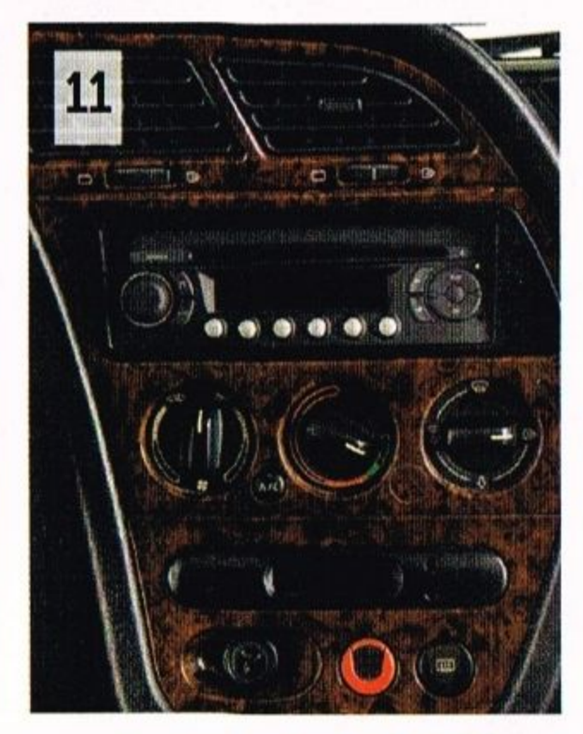


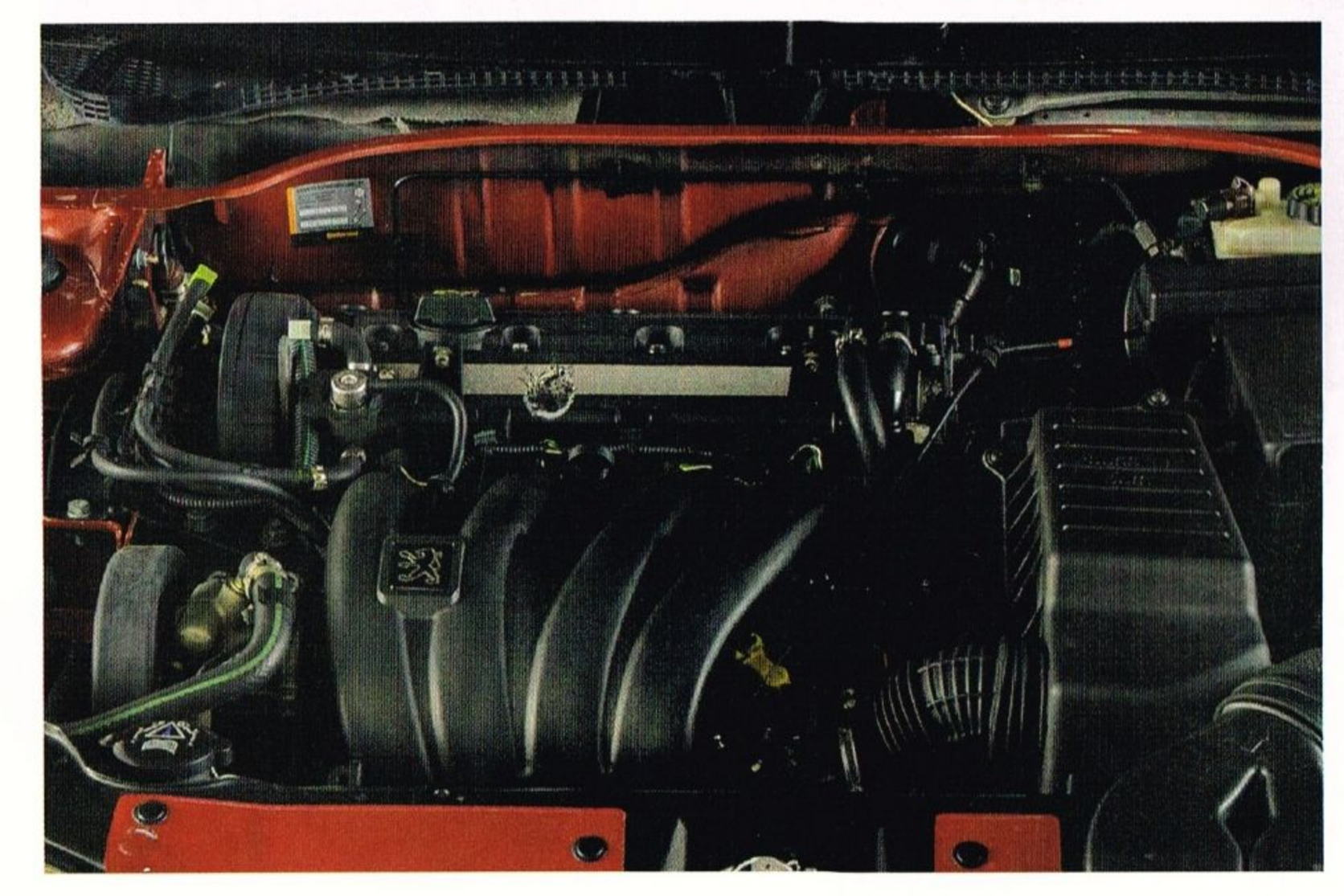
8. Apliques de nogal en el fondo de la consola central. El diseño interior es similar al de la versión sedán. **9.** Butacas de cuero, con sujeción lateral para mantener firme el cuerpo del conductor en una curva veloz. **10.** Indicadores de velocidad, tacómetro y nivel de combustible. **11.** Detalle del aplique de madera. **12.** Las plazas traseras, con poco espacio pero gran calidad de terminación.

EL HABITÁCULO

Con tapizados de colores, el estilo interior también es muy original. Lo mejor es el confort de las plazas delanteras, ya que quienes viajan atrás pueden ir un poco más apretados.







BAJO EL CAPÓ

Es un motor de buenas prestaciones, equilibrado, que sirve tanto para dar una sensación de manejo deportivo como para el uso habitual en el tránsito cotidiano. El consumo de combustible también es muy bueno.

Otros Peugeot convertibles

Peugeot siempre se ha caracterizado por su distinción, incluso entre las otras automotrices francesas. Su paladar fino fue trasladado a sus modelos, diseñados -en su mayoría- con siluetas muy elegantes y dotados de gran un gran confort.
A lo largo de su historia, la marca introdujo variantes cabriolet que jamás serán olvidadas. Desde el popular Quadrilette Type 161, de 1921, hasta el 308 CC, de 2009, han pasado modelos que crearon un estilo y que sirvieron de espejo para que otras marcas desarrollaran productos del mismo estilo. ¿Cómo no recordar aquel 402 Cabriolet, de 1936? Ese modelo, de techo de acero capaz de plegarse eléctricamente, no sólo fue éxito comercial sino que fue la musa inspiradora para que casi 65 años más tarde Peugeot lanzara el 206 CC.
El 304 y 504 fueron otros modelos que tuvieron sus variantes descapotables, entre otros.

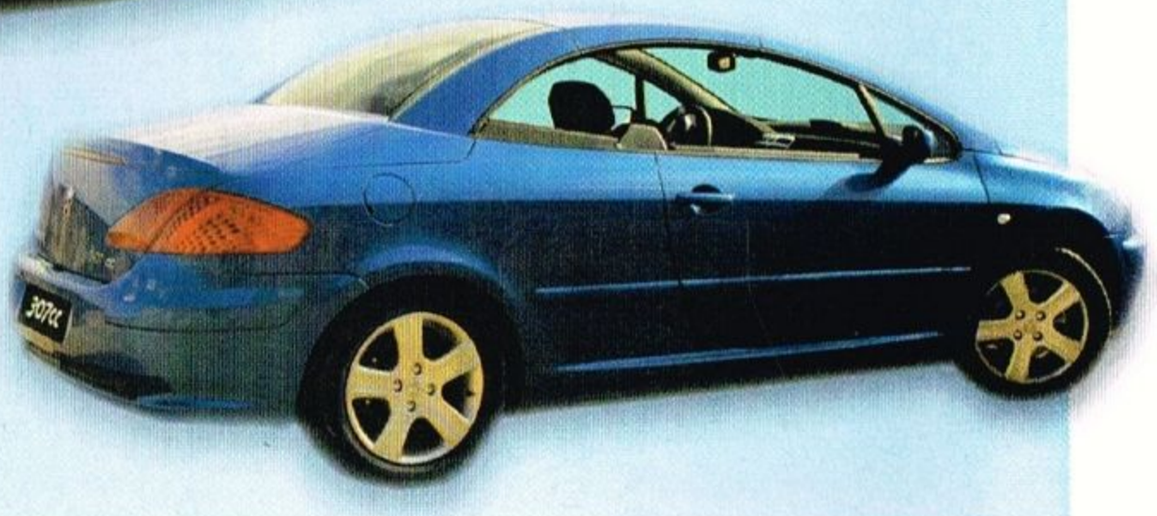
206 CC

- **Años** 2000-2007
- **Motor** 1.997 cc de 138 CV
- **Caja** Manual, 5 marchas
- **Velocidad máxima** 204 km/h

En el Salón de Ginebra de 1998, Peugeot había expuesto en su stand un prototipo llamado 200 Corazón, una cupé con las formas del 206. De ese Concept Car y casi sin modificaciones estéticas surgió el 206 Coupé-Cabriolet. Presentado a fines de 2000 fue uno de los pocos convertibles del mundo con techo de chapa (los otros eran los Mercedes-Benz SL y SLK). Era capaz de pasar de cupé a cabriolet en 20 segundos.
El 206 CC fue el primer convertible de la marca, en la era moderna, con techo rígido.

307 CC

- **Años** 2004-2009
- **Motor** 1.997 cc de 180 CV
- **Caja** Manual, 5 marchas
- **Velocidad máxima** 225 km/h



Este modelo presentado en el Salón de Ginebra 2003 fue el primer convertible mediano de la marca con techo duro plegable. Llegó a nuestro mercado en 2004 con la gran ventaja que, a diferencia del 206 CC, ofrecía espacio para cuatro pasajeros, en lugar de dos. Más elegante que deportivo, el modelo pesaba unos 400 kilos más que el 307 bicuerpo convencional. En 2005, la marca introdujo un motor más potente, de 180 CV

207 CC

- **Años** 2008-2012
- **Motor** .997 cc de 138 CV
- **Caja** Manual, 5 marchas
- **Velocidad máxima** 204 km/h

Sobre la huella bien marcada del 206, la marca francesa lanzó en 2008 el 207 CC conservando los atributos de su antecesor y sumando calidad, potencia y refinamiento. Tenía un estilo más agresivo y proporcionado. El proceso de plegado del techo pasó a ser automático en su totalidad (en el 206 CC había dos trabas que debían ser liberadas manualmente) y demoraba 25 segundos. La otra caracterísitica de este modelo era el motor, fruto de un desarrollo entre Peugeot y BMW.

308 CC

- **Años** 2009-actualidad
- **Motor** 1.598 cc de 156 CV
- **Caja** Manual, 6 marchas
- **Velocidad máxima** 215 km/h

El reemplazante del 307 CC llegó a la Argentina a fines de 2009. Conserva la belleza de su antecesor e incorpora más tecnología y equipamiento de confort y seguridad. Su estructura presenta modificaciones respecto al 307 CC (es 5 centímetros más largo, casi 6 más ancho, pero tiene un despeje del suelo 12 mm menor) y mejora en un 10% la rigidez estructural. El techo -que al igual que su antecesor está dividido en dos piezas- es capaz de abrirse o guardarse en el baúl en 20 segundos. Entre sus particularidades se destacan las butacas con un sistema de climatización (Airwave) a la altura de nuca, cuya temperatura, orientación y caudal de aire puede regularse. Esto permite utilizarlo en modo cabrio aunque la jornada esté un poco fresca.

205 CABRIOLET

Fue uno de los chicos más exitosos de la década del 80. Nació en 1983 y fue el modelo con el que la marca francesa rompió con su molde conservador. Dos años más tarde, con el diseño de la famosa casa italiana Pininfarina, se lanzó la versión Cabriolet, que a diferencia de los modelos descriptos anteriormente, contaba con techo de lona. De esta atractiva variante llegaron muy pocas unidades a nuestro mercado.

PEUGEOT 306 CABRIO

Franceses y a cielo abierto

RENAULT MÉGANE CABRIO

Los dos derivan de modelos medianos y tienen el estilo y la elegancia de sus marcas de origen. Se destacan por su confort de marcha y por las sensaciones de manejo con la capota abierta.

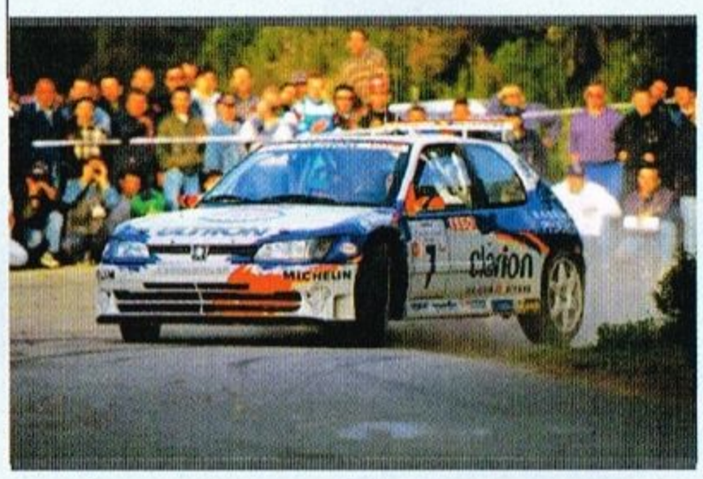
Como ya expusimos en el texto de presentación del 306, un modelo descapotable es un vehículo excepcional, en el sentido más puro de la palabra. Una excepción dentro del mercado, porque la mayoría de los que logra acceder a un cabrio lo disfruta ocasionalmente, en paseos de fin de semana o viajes no muy extensos, como segundo o tercer auto. No hay un descapotable que sea un éxito masivo de ventas, pero en particular, estos dos modelos franceses que derivan de sedanes medianos tenían algo de esa característica de origen, ligado a la masividad de los sedanes medianos. Tanto el 306 como el Mégane llegaron a ser vehículos para todos los días, siempre y cuando no se buscara confort en las plazas traseras o mucho espacio en el baúl. Desde finales de los 90 y durante el año 2000 hemos visto circular por el tránsito de las grandes ciudades estos dos modelos que además ofrecían la ventaja de no tener un precio exorbitante: los dos permitían de alguna manera que muchas personas que jamás hubieran soñado con acceder a un cabriolet tuvieran la posibilidad de disfrutar de uno.

En cuanto al diseño, los dos modelos nacieron de la pluma de grandes diseñadores. El 306 es de Pininfarina, mientras que el Mégane es de Patrick Le Quement, un diseñador francés con menos reputación que Pininfarina pero que ha creado los Renault más modernos de los últimos tiempos.

Respecto de su andar, son dos modelos de características casi idénticas. Además de los datos técnicos (ambos tracción delantera, motores nafteros de dos litros y casi la misma potencia y performance), los dos comparten un estilo de conducción suave y agradable, que se disfruta en velocidades medias y a un régimen de vueltas entre las 2.500 y las 3.000 rpm. Podríamos decir que se trata de un estilo ya propio de los modelos franceses, una marca registrada (así como la tienen también los modelos alemanes o los italianos) que en particular se vuelve más marcado en el segmento cabrio. Estos dos representantes llevan esa marca en su ADN.

HITOS PEUGEOT 306

1996 1997	El 306 Maxi sale bicampeón del campeonato francés de rally, con Gilles Panizzi como piloto.
1996 1997	Tres podios en el World Rally Championship, en los rallys de Montecarlo, Cataluña y Córcega.
2000 2001	Dos temporadas en el TC2000, con un modelo derivado del 306 de cuatro puertas.



HITOS MÉGANE COUPE

1996 1997	Una edición especial, conocida como Maxi Megane, corre en el campeonato francés de rally.
2004 2008	Tres victorias del Mégane I en el TC2000, Ortelli es uno de los ganadores.
2009 2013	Cuatro triunfos del Mégane II en la misma categoría, uno de ellos por Matías Rossi.
2001 2008	Durante estos años se corrió en Argentina la monomarca Copa Mégane.

PEUGEOT 306 CABRIO

• **Motor**	naftero, de cuatro cilindros
• **Cilindrada**	1.998 cc
• **Potencia**	133 HP a 5.500 r.p.m.
• **Tracción**	delantera
• **Peso**	1.345 kilos.
• **Velocidad máxima**	196 km/h

RENAULT MÉGANE CABRIO

• **Motor**	naftero, de cuatro cilindros
• **Cilindrada**	1.998 cc
• **Potencia**	140 HP a 5.500 r.p.m.
• **Tracción**	delantera
• **Peso**	1.125 kilos.
• **Velocidad máxima**	210 km/h

PEUGEOT 306 CABRIO

Gran diseño y estilo, con el sello de Pininfarina en el costado de la carrocería. De proporciones justas (algo más de 4 metros de largo) para una imagen deportiva, está pensado como un vehículo 2+2, con poco espacio en las plazas traseras.

RENAULT MÉGANE CABRIO

Más cercano a la versión original que su rival francés, el Mégane se destaca por su gran calidad de terminación y por contar con detalles deportivos en el interior. Buen espacio para los pasajeros delanteros.

ALFA ROMEO 4C SPIDER

Con el sol muy cerca

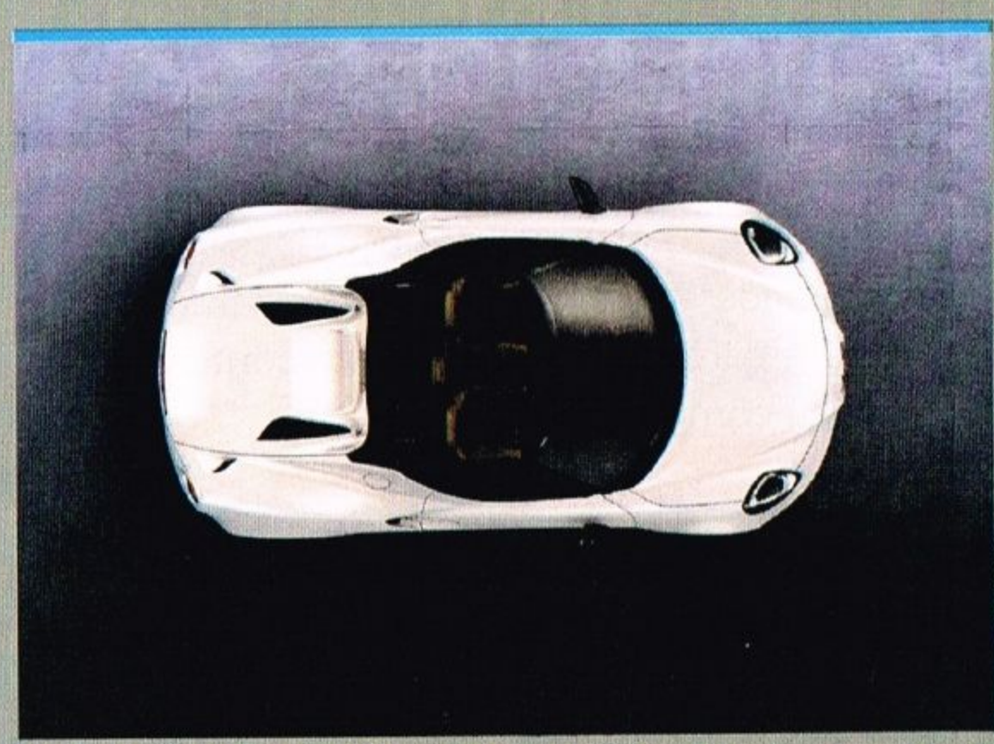
La marca italiana adelantó con este prototipo cómo será la versión descapotable de su deportivo 4C. Fiel a su historia, el diseño predomina por sobre todas las cosas. Un auto bellísimo, que suma el plus de todos los cabriolet. Se producirá en serie a partir de 2015.

Compacto y rapidísimo, un pura sangre deportivo por historia y por presente. Tras la aparición del impactante 8C Competizione, los ingenieros de Alfa Romeo supieron que tenían margen para más. Y no dudaron en poner manos a la obra hasta conseguir el objetivo, que llegó a su primera etapa de producción con el 4C y que ahora va a contar con un "hermano" de lujo, llamado Spider. Se viene la versión cabrio, que seguramente se verá por todos los salones de automóviles durante la próxima temporada. Tiene el mismo motor naftero turboalimentado de cuatro cilindros, de 1.7 litros y 241 CV de la versión coupé y va asociado a la misma caja de cambios automática de doble embrague y seis velocidades.

Aunque restan detalles de cómo será la versión definitiva de este Alfa, se sabe que la fibra de carbono está muy presente, en sectores como por ejemplo el marco que rodea al parabrisas, en la estructura que recubre las butacas y sus respectivos arcos de seguridad, también en los espejos retrovisores y en el tablero.

Las dos salidas de escape son de la marca Akrapovic y están colocadas en el centro y no en cada lateral, como en la versión coupé. Las llantas, de 18 o 19 pulgadas, tienen un diseño nuevo para esta variante. Alfa Romeo no

da las dimensiones exactas del 4C Spider, tampoco si al igual que el 4C se va a fabricar en la planta de Maserati, pero anticipa que mide menos de cuatro metros de longitud y que la distancia entre ejes es inferior a 2.400 mm.



ALFA ROMEO MiTo

De Argentina y para el mundo

No se fabrica acá, no. Pero sí tiene un alto ingrediente criollo en sus entrañas. Es que el Alfa Romeo MiTo tuvo en sus orígenes el trazo fino del diseñador rosarino Juan Manuel Díaz. Con esta idea, la marca fue por más, para tener una variante en el extremo de la deportividad. Motor naftero con turbo y cuatro cilindros, de 1.7 litro y 241 CV. Fiel a la denominación GTA (Gran Turismo Aligerado), usó fibra de carbono en el techo, el alerón y las carcasas de los espejos retrovisores; además de aluminio en parte del chasis, la suspensión y el equipo de frenos. La marca había usado esta denominación GTA en el 147 GTA y en el 156 GTA.

CLUB ALFA ROMEO DE ARGENTINA

Puro sentimiento

Aman a los Alfa por sobre cualquier otra "máquina", pero valoran a todas, aunque no sean italianas. Reuniones sociales y competencias deportivas son las actividades que los mantiene unidos.

Los integrantes del Club Alfa Romeo de Argentina son muy sentimentales, eso se puede palpar muy fácilmente. Se emocionan con los automóviles hermosos, pero si son italianos, mucho más. Y si son Alfa Romeo, afirman que les conmueven el alma. Y como ese sentimiento no reconoce épocas, no imponen limitación alguna respecto de la antigüedad de los coches que se van acercando a compartir momentos.

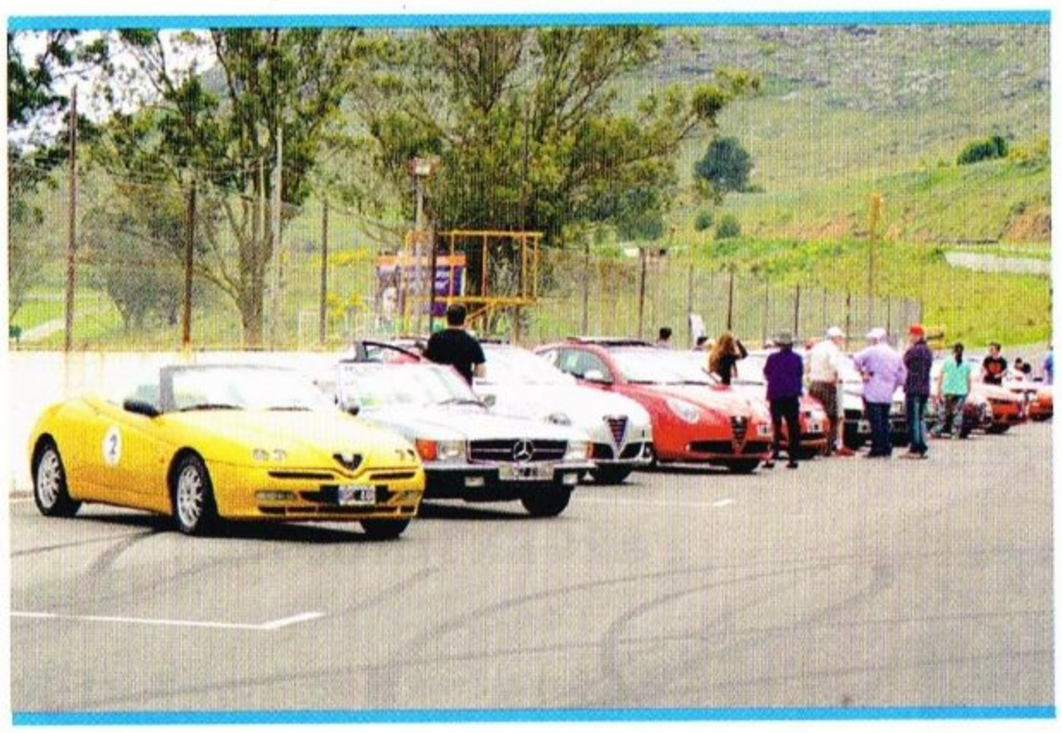
Fundado en 1981, el club es una reunión de personas con un interés especial por la marca del "Cuore Sportivo" y por sus automóviles. Claro, si tienen un Alfa Romeo es porque aman a la marca y a sus máquinas, porque como buenos seguidores de compañía italiana, sus valores son bien sanguíneos.

Por eso también esos fanáticos disfrutan al máximo esos encuentros en los que se reúnen con quienes comparten la misma pasión.

Porque ante todo, aman a la marca y a las máquinas que llevan su emblema en la carrocería. Son adoradores del trébol de cuatro hojas, se sienten especiales y diferentes a los demás. Es que "esas personas tienen una experiencia de la marca Alfa Romeo que otras personas no tienen, ven en ella cosas que otros no ven, sienten por ella cosas que otros no sienten", como algún agudo observador con sentimiento alfista podría describir.

Por allí dicen que, como en toda agrupación de personas, en el club hay dos tipos de energía, la del interés y la del afecto. Lo explica Francisco Yantorno, uno de los colaboradores del club, gráficamente: "Si hay mucho interés pero poco afecto, la experiencia se sentirá extraña e imposible de sentir propia. Si hay poco interés pero mucho afecto, aunque la experiencia se sienta propia, empezará a ganar terreno la indiferencia. Por eso hacemos todo lo posible para que esos dos tipos de energía estén equilibrados y ponemos toda nuestra inteligencia para lograr ese equilibrio, para que esté contemplando tanto el interés como el afecto".

↑ ALFAS DE TODAS LAS GENERACIONES EN CARDALES DURANTE EL VIII RADUNO ITALIANO, CELEBRADO EN ABRIL DE 2014.



TRANSITANDO LA PISTA DEL AUTÓDROMO DE BALCARCE DURANTE EL XXXIII RALLY HISTÓRICO ALFA ROMEO (2014).

UN GIULIA GT 1750 Y UN 75 EN UNA REUNIÓN DE SOCIOS EN LA SEDE SOCIAL DEL CLUB.

TRES GENERACIONES DE ALFA SPIDER. PARA ENTRAR A ESTE CLUB NO HACE FALTA TENER UN AUTO CLÁSICO.

EN AUTOCLÁSICA 2014. DE IZQ A DER.: ALBERTO BORGHI, ALBERTO FLORES, ALFREDO BARBAGALLO, HECTOR OLIVETO Y ERNESTO LEISERSON.

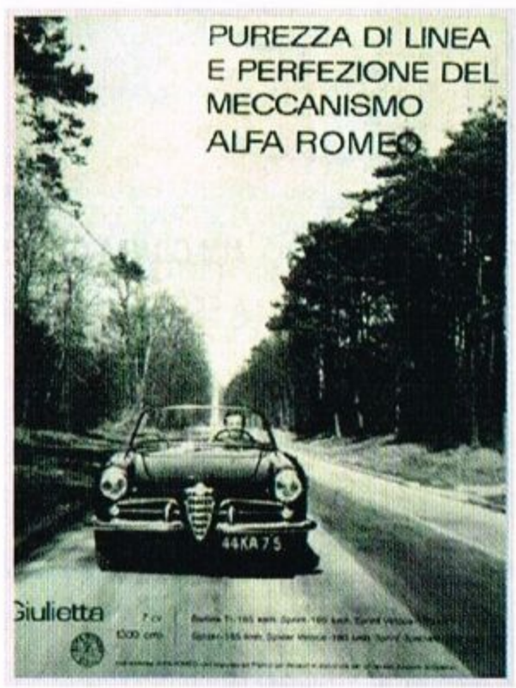
Los muchachos del club aman el nombre Alfa Romeo y sus máquinas, antiguas, modernas, clásicas y de serie industrial. Pero también quieren al club porque es su lugar físico y espiritual de pertenencia. Así lo reconocen y por ende quieren rescatarlo. Sienten también que deben defenderlo. ¿De qué? De la rutina y del envejecimiento. También del paso del tiempo.

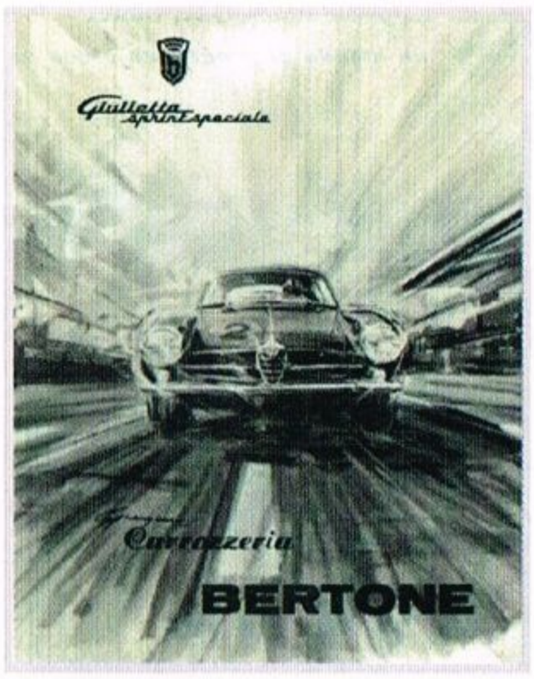
El Club Alfa Romeo no es de automóviles antiguos o clásicos, tampoco de automóviles deportivos. Es un club para los dueños de diferentes modelos Alfa Romeo en la Argentina. Su misión es la de nuclear a los entusiastas de la marca promoviendo y difundiendo las actividades relacionadas con ella y su historia. Para ello organizan todo tipo de eventos sociales y deportivos. Entre estos últimos está el Raduno Italiano, que convoca diversos ejemplares de autos clásicos y sport. Es ahí cuando la Agrupación Scuderia Italia se pone al frente de las actividades anuales en las que participan autos Italianos que no son Alfa Romeo. Porque los emocionan los coches hermosos, y no se quieren privar del placer de compartir momentos con bellezas mecánicas. Eso sí, ellos no se bajan de sus Alfa Romeo por nada del mundo.

www.clubalfaromeo.com.ar

Objeto de deseo

Hermosa, hechizante, irresistible. La Giulietta era como esa hermosa mujer que provoca con su ir y venir. Todos se deslumbraban al caer rendidos a su poder encandilante, todos la deseaban. Sabia decisión la de Alfa Romeo de ponerle un hermoso nombre femenino que para muchos, más que éso es sinónimo de uno de los autos italianos más bellos de la historia.





AGRADECIMIENTOS

Club Alfa Romeo de Argentina (Luis y Leonardo Zerbini, y Francisco Yantorno), Orlando Gambetta, Emilio Heymans, autosdeculto.com.ar y archivo fotográfico Clarín. Algunas imágenes fueron tomadas de publicaciones de la época.

FE DE ERRATAS

Capítulo 1 página 25, la tracción del Rastrojero es trasera. Capítulo 2, foto contratapa, en el afán de digitalmente borrar la patente, también desapareció la tapa del tanque de combustible, ubicado debajo de ella. Capítulo 2 pág. 62, donde dice "Desde su aparición, en 1991", debe leerse "Desde su aparición, en 1984". Capítulo 2 pág. 69, la Sierra Rural venía como opcional con caja automática de tres marchas, no de cuatro. Capítulo 5 pág. 161, el Chevrolet 400 de las fotos tiene frenos de tambor en las cuatro ruedas. Capítulo 6 pág. 197, donde se lee años de producción "1964-1965", debe leerse "1963-1965"; y la potencia es de 80 HP, no 80 CV. Capítulo 6 pág. 201, la 1500 cupé se comercializó hasta 1970, no 1969. En el capítulo 7, Ford Taunus, en la nota del Club de Fans no se aclaró que el Club Amigos de Taunus lo fundó el señor Francisco D. Marchi el 28 de febrero de 1998. Fue su presidente hasta 2006. Capítulo 9 pág. 316, la versión usada para la producción de fotos no traía apertura variable de válvulas (era modelo año 2000). Capítulo 11 pág. 400, el logo del Isard Club no corresponde, sí el que aparece aquí; y donde dice "hermanos Fabián" debe leerse "hermanos Solucci", y donde dice "Claudio Fabián, debe leerse "Claudio Solucci", lo mismo que en los agradeclmientos.

Clarín

Directora
Ernestina Herrera de Noble
Editor General
Ricardo Kirschbaum

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014

Editor General de Proyectos Especiales
Norberto Angeletti
Editor Jefe de Proyectos Especiales
Alejandro Prosdocimi
Editor de Proyectos Especiales
Fernando Muñoz Pace
Asesoramiento
Suplemento Deautos de Clarín
Editor Jefe
Victor Russo
Con Diego Geddes, Gastón Leturia y Hernán Oliveri
Jefe de Arte
Jorge Doneiger

STAFF BYD
Realización
ByD Contenidos Editoriales S.A.
www.bydcontenidos.com.ar
Editor Responsable
Luis Diéguez

Diéguez, Luis Alberto
Los autos que enamoraron a los argentinos 2014 / Luis Alberto Diéguez ; edición literaria a cargo de Alejandro Prosdocimi. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2014.
560 p. ; 28x21 cm.
ISBN 978-987-07-2811-5
1. Historia de los Autos. I. Prosdocimi, Alejandro, ed. lit. II. Título
CDD 388.342
Fecha de catalogación: 10/07/2014

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014
Editorial: Arte Gráfico Editorial Argentino S.A. • Piedras 1743 – Buenos Aires • 1ª Edición – Bs. As. – 8/2014 – 33.000 ejemplares
Impreso en Artes Gráficas Rioplatense S.A. • Libro de edición argentina • Impreso en Argentina • ISBN: 978-987-07-2811-5

9 789870 728115 00015

LA APARICIÓN DE LA GIULIETTA MARCÓ UN QUIEBRE EN LA HISTORIA DE ALFA ROMEO. DISEÑADA Y FABRICADA POR BERTONE, LA CUPÉ SALIÓ A LA VENTA ANTES QUE LA BERLINA. RECORRIÓ UN CAMINO DE EXQUISITEZ QUE ENCANTÓ A TODOS Y TAMBIÉN SALVÓ LAS ARCAS Y EL DESTINO DE LA MARCA.